

MOBILITEITSVISIE HARLINGEN

Conceptvisie

GEMEENTE HARLINGEN

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Mobiliteitsvisie Harlingen versie 2.0 CONCEPT

Gemeente Harlingen

Opdrachtgever(s) Gemeente Harlingen
Titel rapport Mobiliteitsvisie Harlingen versie 2.0 Concept

Kenmerk 003797.20200110.R1.02
Datum publicatie 23 september 2020

Status concept

Fotografie *Joachim de Ruiter of eigen materiaal*

© Copyright Goudappel Coffeng *Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.*

GEMEENTE HARLINGEN

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

inhoudsopgave

1.	**Aanleiding**	**2**
1.1	Waarom een nieuwe mobiliteitsvisie	3
1.2	Hoe is deze visie tot stand gekomen	3
1.3	Leeswijzer	3
2.	**Inventarisatie**	**6**
2.1	Evaluatie huidig GVVP	7
2.2	Evaluatie Nota Parkeerbeleid Harlingen 2016	8
2.3	Verkeersnetwerken	9
2.4	Verkeersveiligheid	15
2.5	Inventarisatie knelpunten enquête	16
3.	**Beleid en Ontwikkelingen**	**20**
3.1	Relatie met de Omgevingsvisie	21
3.2	Gewijzigde aanpak verkeersveiligheid	22
3.3	Klimaatakkoord	23
3.4	Provinciaal verkeersbeleid	23
3.5	Mobiliteitstrends	24
3.6	Gehanteerde basisuitgangspunten	25
3.7	Autonome ontwikkelingen in Harlingen	25
4.	**Doelen en ambities**	**28**
4.1	Leefbaarheid	30
4.2	Bereikbaarheid en parkeren	31
4.3	Verkeersveiligheid	34
4.4	Duurzame ontwikkelingen stimuleren	35
5.	**Maatregelen**	**36**
5.1	Leefbaarheid	37
5.2	Bereikbaarheid	39
5.3	Verkeersveiligheid	41
5.4	Duurzaamheid	42
5.5	Integrale uitwerking langetermijnvisie havengebied	42
5.6	Totaaloverzicht van de maatregelen	43





1 AANLEIDING

1.1 Waarom een nieuwe mobiliteitsvisie

De afgelopen jaren is er veel veranderd in de gemeente Harlingen. De realisatie van de verdiepte ligging van de N31 in combinatie met de nieuwe centrale aansluiting is de grootste wijziging op het verkeerskundige vlak.

Het huidige GVVP is niet meer actueel

Het huidige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van Harlingen is eind 2011 door de gemeenteraad vastgesteld en was met name gericht op de realisatie van de verdiepte N31 en de daarmee samenhangende projecten. Daarmee zijn de maatregelen in het vigerende GVVP grotendeels gerealiseerd en is een nieuw mobiliteitsbeleid noodzakelijk.

De omgeving verandert

Naast de lokale ontwikkelingen binnen de gemeentegrenzen van Harlingen, speelt er op landelijk- en provinciaal niveau ook een aantal zaken waarmee we als gemeente rekening moeten houden. Zo komt de nieuwe Omgevingswet er aan er is er onlangs een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid vastgesteld. Dergelijke ontwikkelingen zijn van belang bij de nieuwe mobiliteitsvisie.

Een integrale Mobiliteitsvisie inclusief parkeren

Naast het eerder genoemde GVVP is het parkeerbeleid vastgelegd in de Nota Parkeerbeleid 2016. De gemeente Harlingen ziet het parkeren als integraal onderdeel van de mobiliteit en daarom is het parkeerbeleid ook opgenomen als onderdeel van voorliggende mobiliteitsvisie.

In 2016 is de huidige parkeernota vastgesteld nadat een uitgebreid traject met de belanghebbenden is doorlopen.

1.2 Hoe is deze visie tot stand gekomen

De visie is het resultaat van een interactief proces waarbij inwoners en andere belanghebbenden op verschillende momenten hun mening konden geven. De doorlopen stappen zijn hiernaast weergegeven.

1.3 Leeswijzer

De inventarisatie wordt beschreven in hoofdstuk 2. Dit hoofdstuk maakt inzichtelijk waar de gemeente Harlingen nu staan ten aanzien van het aspect mobiliteit. Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op het vigerende beleid en alle ontwikkelingen waar bij de visievorming rekening mee gehouden is. Hoofdstuk 4 beschrijft vervolgens de doelen en ambities voor de komende periode. De mobiliteitsvisie wordt in hoofdstuk 5 afgesloten met een concreet uitvoeringsprogramma met maatregelen voor de komende vijf jaar.

Op weg naar een mobiliteitsvisie Harlingen







2
INVENTARISATIE

2.1 Evaluatie huidig GVVP

Het vigerende Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP) uit 2011 richtte zich met name op de ombouw van de N31 en de daarmee samenhangende maatregelen. In het GVVP is een concreet uitvoeringsprogramma opgenomen. De concrete projecten zijn weergegeven in tabel 2.1. In de tabel is tevens de status van de projecten opgenomen. Zoals te zien zijn (bijna) alle infrastructurele maatregelen uitgevoerd. Alleen de herinrichting van de Waddenpromenade staat nog op de planning voor de komende periode. Het aspect verkeersveiligheid is een doorlopend traject dat samen met de provincie wordt uitgevoerd.



Project	*Status*
Opstellen actieplan verkeerseducatie	Doorlopende actie samen met de provincie
Opstellen verkeersveiligheidsmonitor	Doorlopende actie samen met de provincie
Opstellen Nota parkeerbeleid	Meest recente nota parkeerbeleid Harlingen is in 2016 vastgesteld
Aanpassen kruispunt Kanaalweg- Industrieweg (voorrangssituatie)	Gereed
Herinrichting Waddenpromenade	Project in voorbereiding
Herinrichting Stationsweg	Gereed
Herinrichting Grensweg i.r.t. N31	Gereed
Hergebruik oude toe- en afritten N31	Aan noordzijde gereed, ontsluiting Plan Zuid

Tabel 2.1: Evaluatie uitvoeringsprogramma GVVP 2011

2.2 Evaluatie Nota Parkeerbeleid Harlingen 2016

In 2015 is gestart met het de voorbereidingen voor de meest recente Nota Parkeerbeleid Harlingen die in 2016 is vastgesteld. Hiervoor is een intensief traject doorlopen om samen met de inwoners te komen tot de nieuwe parkeernota. Een van de speerpunten was daarbij om te komen tot een vereenvoudigd parkeersysteem waarbij de overlast door het eiland gerelateerde parkeren zoveel mogelijk wordt beperkt voor de inwoners van Harlingen.

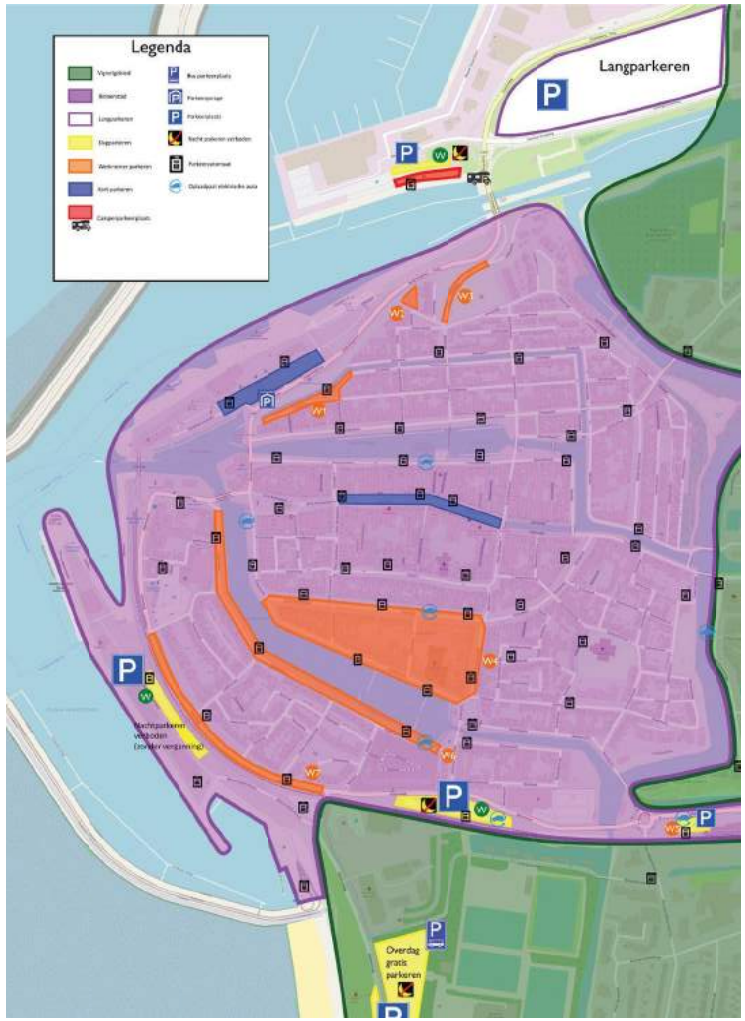
In vrijwel de gehele gemeente Harlingen is sprake van gereguleerd parkeren. Alleen in Wijnaldum en een aantal industriegebieden is het parkeren niet gereguleerd. In de Nota Parkeerbeleid is een scenario geschetst voor het eiland gerelateerd parkeren voor de middellange en lange termijn waarbij het wensbeeld is opgenomen om al het eiland gerelateerde parkeren te faciliteren in het gebied ten noorden van het Van Harinxmakanaal. Een impressie van het vigerend parkeerregime is weergegeven in figuur 2.1. In tabel 2.2 zijn de belangrijkste onderdelen van het parkeerregime samengevat.



Locatie	*Maximale parkeer-duur*	*Parkeerregime van/tot*	*Tarief 2020*
Binnenstad	4 uur	Maandag t/m zaterdag 09:00-17:00	€ 1,- per uur
Voorstraat	1 uur		€ 1,- per uur
Vignetgebied	4 uur		€ 0,20 per uur
Dagparkeren *Spoorstraat Nieuwe Willemshaven Nieuwe Vissershaven Station*	1 dag		v€ 0,40 per uur € 2,- per dag
Wadden-promenade	30 min.	Maandag t/m zondag 8.00 - 20.00	€ 0,50 per 30 min
Parkeren Lang-parkeerterrein Tsjerk Hiddes	n.v.t.	n.v.t.	€ 7,- per dag

Tabel 2.2: Overzicht van het huidige parkeerregime

De juridische borging van het parkeerbeleid wordt jaarlijks vertaald in de parkeerverordening. Wijzigingen in het parkeerregime kunnen in deze parkeerverordening worden verwerkt. Hiervoor wordt jaarlijks een inventarisatie uitgevoerd in hoeverre (juridische) wijzigingen noodzakelijk zijn.



Figuur 2.1: Impressie van het vigerende parkeerregime kaart 2020

2.3 Verkeersnetwerken

In de volgende paragrafen worden de huidige verkeersnetwerken en functies binnen de gemeente Harlingen nader beschouwd.

2.3.1 Autonetwerk

Het autonetwerk binnen de gemeente Harlingen bestaat (conform Duurzaam Veilig) uit drie wegtypes: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen (zie figuur 2.2.)

- De enige stroomweg binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Harlingen betreft de N31. Deze weg heeft een stroomfunctie, ook voor het doorgaande verkeer en kent een maximum snelheid van 100 km/h;
- De gebiedsontsluitingswegen zijn de wegen met een maximum-snelheid van 80 km/h buiten de bebouwde kom en 50 Km/h binnen de bebouwde kom. Dit zijn de belangrijke hoofdwegen waar het verkeer gebundeld wordt en waar bij voorkeur gescheiden fietsvoorzieningen aanwezig zijn;
- De overige zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 60 km/h buiten de bebouwde kom en 30 km/h binnen de bebouwde kom.

Daarnaast is er nog een aantal wegen op de industriegebieden. Hier geldt een maximum snelheid van 50 km/h. Deze wegen hebben met name een ontsluitende functie voor de aangelegen bedrijven. Deze wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg.

Aandacht betreft de wegencategorisering in het havengebied (o.a. Lange Lijnbaan en Nieuwe Vissershaven. Deze wegen hebben een bijzondere functie en gebruik. In het kader van de integrale langetermijnvisie voor het havengebied wordt dit aspect nader uitgewerkt.



Figuur 2.2: Impressie van de huidige wegencategorisering



Voorbeeld van een stroomweg (N31)



Voorbeeld van een gebiedsontsluitingsweg (Kimswerderweg)



Voorbeeld van een erftoegangsweg (Noorderkade)

2.3.2 Fietsnetwerk

Harlingen is vanuit het noorden, het oosten en het zuiden bereikbaar via grotendeels vrijliggende fietspaden. Ook binnen Harlingen zijn langs de hoofdroutes voor het autoverkeer (de gebiedsontsluitingswegen) grotendeels vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. Alleen langs de Spoorstraat en een deel van de Oude Ringmuur zijn nog geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. De Spoorstraat wordt na de voltooiing van de ontwikkeling op het Dukdalfterrein aangepast. Er worden dan vrijliggende fietspaden gerealiseerd. Voor de Oude Ringmuur is ook een gewijzigde inrichting beoogd.

Op een aantal locaties waar reeds sprake is van vrijliggende fietsvoorzieningen, is de breedte beperkt. Dit betreft met name de situatie langs de Kimswerderweg. Mede omdat er sprake is van relatief veel fietsverkeer is de beschikbare ruimte soms te beperkt.

De belangrijkste fietsverbindingen zijn weergegeven in figuur 2.3. Het betreft daarbij met name de routes vanuit de omliggende dorpen en van vanuit de woonwijken naar verschillende voorzieningen.

Daarnaast is er sprake van een regionale hoofdfietsroute tussen Harlingen en Franeker.

Het aangegeven netwerk is niet uitputtend. Belangrijk is dat fietsers zich op een veilige wijze door het verkeer kunnen bewegen en dat er ook voldoende ruimte voor langzaam verkeer beschikbaar is, zeker in nieuwe en aan te passen situaties



Figuur 2.3: Impressie van de hoofdfietsverbindingen



2.3.3 Voetgangers en toegankelijkheid

Voor voetgangers is geen specifiek 'hoofdnetwerk'. Wel zijn er gebieden waar, zeker in het zomerseizoen, veel voetgangers aanwezig zijn. Dit betreft met name het centrumgebied, het gebied rond de Westerzeedijk, de Waddenpromenade en de route tussen langparkeerterrein en de veerbootterminal.

.

2.3.4 Openbaar vervoer

Harlingen wordt met het openbaar vervoer ontsloten doormiddel van de volgende openbaar vervoer verbindingen:

- Treinverbinding Harlingen-Haven – Leeuwarden
- Buslijn 97 Harlingen-Franeker-Leeuwarden (alleen in de spits)
- Buslijn 71 Kop Afsluitdijk-Harlingen-Leeuwarden
- Buslijn 75 Harlingen-Franeker-Bolsward (alleen op werkdagen)
- Buslijn 99/199 Harlingen-Heerenveen

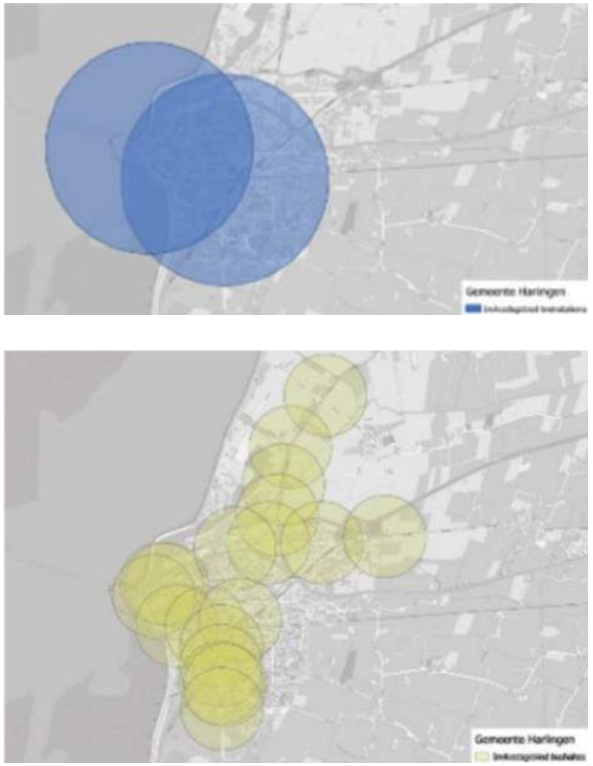
Doormiddel van een overstap op Kop Afsluitdijk is er nog de verbinding mogelijk met Alkmaar via lijn 350. Een directe verbinding van Harlingen met Alkmaar is niet aanwezig.
De dorpen Midlum en Wijnaldum worden ontsloten door de buslijnen 71 (Harlingen-Leeuwarden) en lijn 75 (Harlingen-Franeker-Bolsward). De haltes zijn buiten de dorpskern gelegen. Alleen lijn 75 halteert nog in Midlum. Figuur 2.4 geeft een overzicht van het lijnennet. Onlangs is Harlingen ook opgenomen in het netwerk van Flixbus waarmee verbindingen mogelijk zijn richting grote steden in Nederland en de rest van Europa.

Invloedgebieden van de haltes

Bijna de gehele stad Harlingen valt binnen de invloedgebieden van beide treinstations. Midlum en Wijnaldum liggen buiten het directe invloedgebied van de treinstations.
Voor de bushaltes geldt dat een deel van het Oosterpark buiten het directe invloedgebied valt van de haltes, evenals het dorp Wijnaldum. Inwoners van Wijnaldum zijn aangewezen op de bushalte langs de Haulewei. In het dorp zelf is nog een halte aanwezig voor de zogenaamde 'Opstapper' die op afroep beschikbaar voor verbindingen met Harlingen (waaronder het zorgplein) en Franeker.



Figuur 2.4: Overzicht van het huidige Lijnennet in en rond Harlingen



Figuur 2.5: Overzicht invloedgebieden treinstations en bushaltes

2.3.5 Veerdiensten Vlieland en Terschelling

Via Harlingen vertrekken eveneens alle passagiers en goederen die met de veerdiensten van Rederij Doeksen naar Vlieland en Terschelling gaan. De veerbootterminal aan de Waddenpromenade is bereikbaar met het openbaar vervoer via het treinstation Harlingen-Haven en de bushaltes ter hoogte van de veerbootterminal. Alle buslijnen die Harlingen aandoen halteren ook bij de veerbootterminal.

De veerbootterminal is per auto bereikbaar, waarbij het nabij de terminal alleen mogelijk is om kort te parkeren. Voor langparkeren is de parkeergarage onder de Waddenpromenade beschikbaar en het langparkeerterrein ten noorden van de Tsjerk Hiddessluizen.

Met welk vervoermiddel bent u naar Harlingen gekomen? (N=2.078)



Figuur 2.5: Verdeling vervoerswijze op basis van onderzoek Reizigersbeleving Harlingen 2019

In 2018/2019 is in opdracht van de Provincie Fryslân een onderzoek uitgevoerd naar het reisgedrag en de beleving van reizigers naar Vlieland en Terschelling. In dit onderzoek is onder ander inzichtelijk gemaakt op welke wijze de eilandbezoekers naar Harlingen komen, waar ze vandaan komen en via welke route ze richting de veerbootterminal rijden. De belangrijkste bevindingen daarbij zijn:

- 79% van de reizigers komt met de auto naar Harlingen en 14% met de trein;
- 58% van de reizigers komt via de Afsluitdijk richting Harlingen. Van deze reizigers die via de Afsluitdijk komen rijdt vervolgens bijna de helft via de Westerzeedijk en het centrum van Harlingen naar de veerbootterminal. 36% van deze reizigers maakt gebruikt van de aangewezen route via de noordzijde (afslag Midlum/Harlingen-Havens);
- Afhankelijk van de herkomst van de reizigers rijdt 29% tot 45% van de automobilisten door de naar Veerbootterminal om passagiers en/of bagage af te zetten alvorens de auto te parkeren.



2.3.6 Goederenvervoer industrie

Havengerelateerde activiteiten

Als zeehaven heeft Harlingen een belangrijke functie voor het goederenvervoer over water. Deze activiteiten zijn geconcentreerd aan de noordzijde van Harlingen rondom de Nieuwe Vissershaven en de Nieuwe Industriehaven. Deze havengebieden worden via de weg ontsloten via de Lange Lijnbaan en de Zuidwalweg. De Zuidwalweg sluit vervolgens aan op de toe- en afritten van de Rijksweg A31 waardoor de impact van het havengerelateerde vrachtverkeer relatief beperkt is voor het wegennet binnen de gemeente Harlingen.

Situatie Nieuwe Vissershaven

Aandachtspunt betreft de Nieuwe Vissershaven. In dit gebied is sprake van veel bedrijvigheid. Schepen meren aan, er vinden laad- en los activiteiten plaats en wordt gewerkt aan de schepen. Daarnaast is op de Nieuwe Vissershaven een aantal bedrijven gevestigd die bereikbaar dienen te zijn voor publiek. Het is echter ook een plek waar men graag als recreant van de bedrijvigheid geniet die daar plaatsvindt. De combinatie van publiek en de combinatie met veel vrachtverkeer en ander zwaar materieel, is een risico voor de veiligheid van de bezoekers.



Figuur 2.6: Impressie van het Havengebied

Overige industriegebieden

De industrie is in Harlingen geconcentreerd aan de oostzijde van de stad (Oostpoort, Koningsbuurt en Hermes). De betreffende terreinen zijn bereikbaar via de gebiedsontsluitingswegen binnen de gemeente en zijn gelegen op korte afstand van de toe- en afritten van de N31.

Transport met LZV's

Voor de bedrijventerreinen in de gemeente is de bereikbaarheid met langere en zwaardere vrachtautocombinaties (LZV's) belangrijk. Op steeds meer wegen zijn deze LZV's toegestaan. Zeker voor langere ritten op routes met een omvangrijke goederenstroom zijn LZV's efficiënter en duurzamer. Binnen de gemeente Harlingen is het voor LZV's mogelijk om gebruik te maken van de N31/A31 en de wegen op industriegebied Oostpoort en de Nieuwe Industriehaven.

2.3.7 Bevoorrading binnenstad

De bevoorrading van het winkelgebied is op dit moment op alle momenten van de dag mogelijk. De ruimte op de Voorstraat is relatief beperkt en vaak wordt door het bevoorradingsverkeer de doorgang belemmerd voor de overige verkeersdeelnemers. Dit komt op de drukke momenten de verblijfskwaliteit in het centrumgebied niet ten goede.

2.3.8 Landbouwverkeer

Het is wenselijk dat het landbouwverkeer binnen de gemeente Harlingen gebruik maakt van de hoofdwegen. Dit betreft de gebiedsontsluitingswegen. Knelpunt voor het landbouwverkeer vormde tot voorkort de passage van de Prinsenstraat. Inmiddels is het oude tracé van de N31 over de Koningsbrug geschikt gemaakt voor landbouwverkeer. Daarmee vormt dit de aangewezen route om het kanaal te passeren.

Een aandachtspunt voor landbouwverkeer vormt de Ludingaweg. Dit is de ontsluitingsroute in zuidoostelijke richting waar geen sprake is van gescheiden voorzieningen voor het fietsverkeer. Hoewel de weg op dit moment is ingericht als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, zorgt de combinatie van groot landbouwmaterieel in combinatie met het fietsverkeer voor een gevoel van onveiligheid. Zeker omdat het ook een belangrijke route betreft voor de schoolgaande kinderen vanuit de richting Achlum.

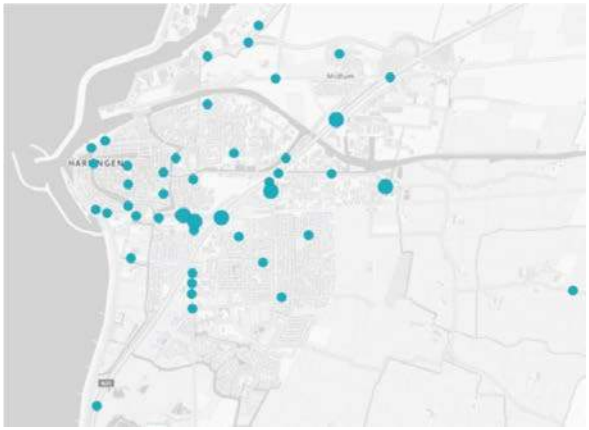


2.4 Verkeersveiligheid

Op basis van de geregistreerde verkeersongevallen is inzichtelijk gemaakt op welke locaties verkeersongevallen hebben plaatsgevonden. De focus ligt daarbij op ongevallen met letselschade tot gevolg en ongevallen met dodelijke afloop. Ongevallen waarbij sprake is van uitsluitend materiele schade, zijn niet weergegeven. De registratiegraad van dergelijke ongevallen is gering waardoor er geen reëel beeld ontstaat van ongevallen met uitsluitend materiele schade.

In de periode van 2014 tot 2020 hebben 40 ongevallen plaatsgevonden met letselschade tot gevolg. Figuren 2.7 en 2.8 geven een overzicht van deze ongevallen. Het verloop en het aantal ongevallen per jaar is weergegeven in figuur 2.9.
Er zijn twee ongevallen geweest met een dodelijke afloop. Op de Kimswerderweg heeft een ongeval plaatsgevonden waarbij een vrachtwagenchauffeur onwel geworden is en vervolgens is een fietser om het leven gekomen. Het andere ongeval met een dodelijke afloop vond plaats op een onbewaakte spoorwegovergang die inmiddels niet meer aanwezig is.

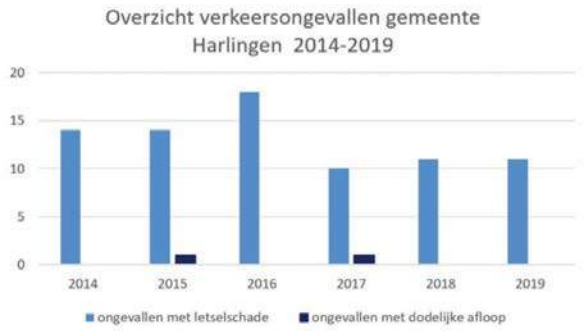
Bij de ongevallen met letselschade is bij de helft van de gevallen een fietser betrokken. In het verleden waren er locaties aan te wijzen waar sprake was van een concentratie van ongevallen. Deze zogenaamde black spots zijn binnen de gemeente Harlingen niet aanwezig. Op de route Spoorstraat – Stationsweg hebben echter wel meerdere ongevallen plaatsgevonden op verschillende locaties. Dit zijn ook de wegen waar sprake is van relatief veel autoverkeer en (overstekend) fietsverkeer. Dit zijn de locaties waar dagelijks de meeste conflicten optreden.



Figuur 2.7.: Geregistreerde verkeersongevallen 2014-2019 met letsel tot gevolg



Figuur 2.8.: Geregistreerde verkeersongevallen 2014-2019 met dodelijke afloop



Figuur 2.9: Overzicht van de geregistreerde verkeersongevallen in de gemeente Harlingen

2.5 Inventarisatie knelpunten enquête

Tijdens het inventarisatietraject zijn de inwoners van de gemeente Harlingen gevraagd welke aandachtspunten ze graag naar voren willen brengen voor de nieuwe mobiliteitsvisie. Dit was mogelijk door een papieren of een online enquête in te vullen en mee te denken tijdens de bewonersbijeenkomsten.

In totaal zijn 140 online enquêtes ingevuld waarbij circa 400 aandachtlocaties zijn aangegeven. De belangrijkste bevindingen zijn hierna samengevat.

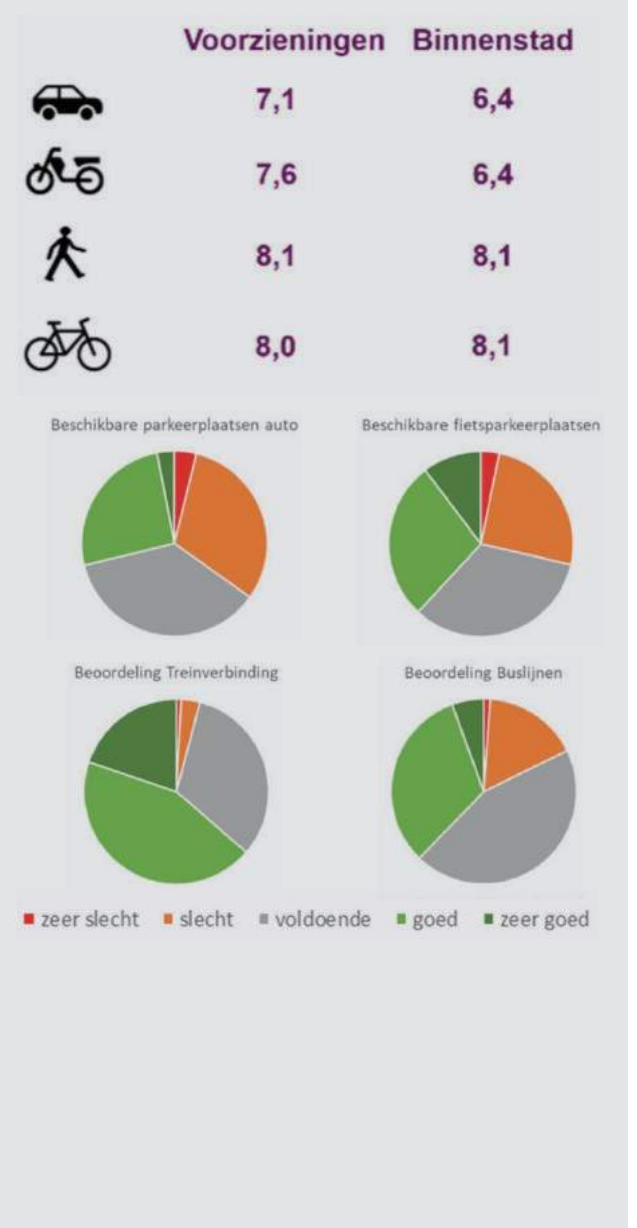
Waardering bereikbaarheid en openbaar vervoer

De algemene autobereikbaarheid van de voorzieningen wordt beoordeeld met een 7,1. De specifieke bereikbaarheid voor de binnenstad met de auto valt daarbij lager uit met een 6,4. Hier is ruimte voor verbetering. De bereikbaarheid van de voorzieningen in de gemeente Harlingen en de binnenstad wordt voor fietsers en voetgangers beoordeeld met het rapportcijfer 8.

Over het algemeen zijn de inwoners van de gemeente Harlingen redelijk tevreden over de beschikbare verbindingen met de bus en trein. De treinverbinding wordt daarbij beter beoordeeld dan de verbindingen met de bus.

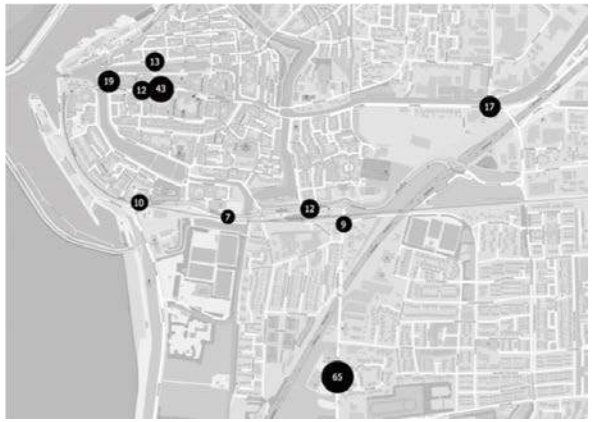
Waardering parkeren

Bij het aspect parkeren is onderscheid gemaakt in de waardering voor het parkeren met de auto en het parkeren met de fiets. Een derde van de respondenten ervaart de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de auto als zeer slecht of slecht. Voor de overige inwoners is de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voldoende of goed. De waardering voor het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor de fiets laat een iets positiever beeld zien. Toch ervaart een kwart van de respondenten dat er onvoldoende ruimte is om de fiets te kunnen parkeren. De knelpunten voor het fietsparkeren manifesteren zich met name in het centrumgebied waarbij met name de Voorstraat wordt genoemd.



Aangegeven knelpunten voor de verschillende thema's

Op een kaart hebben de bewoners voor drie thema's aan kunnen geven waar ze knelpunten ervaren. Het gaat daarbij om de thema's bereikbaarheid, verkeerveiligheid en parkeren. De top 10 van de genoemde locaties is weergegeven in figuur 2.10. Voor de belangrijkste locaties is nader ingegaan op de aangeven knelpunten.



Figuur 2.10: Meest genoemde knelpuntlocaties

Knelpuntlocaties bereikbaarheid

Als grootste knelpunt voor de bereikbaarheid komt de uitrit nabij Kimswerda naar voren. Dit voor zowel de aspecten verkeersveiligheid als bereikbaarheid. Veel Harlingen maken dagelijks gebruik van de aanwezige winkels en ervaren de huidige situatie als knelpunt. Andere knelpunten die worden ervaren ten aanzien van het aspect bereikbaarheid zijn de locaties: Voorstraat/Grote Bredeplaats, Prinsenstraat/Havenplein, de hoek Kanaalweg/Industrieweg en de kruising van de Spoorstraat en de Westerzeedijk tet hoogte van de spoorwegovergang. Het zijn allemaal locaties waar relatief veel verschillende verkeersstromen bij elkaar komen en waar sprake is van een conflicten met het autoverkeer en het fietsverkeer.



Figuur 2.11: Overzicht aangegeven knelpunten bereikbaarheid

Knelpuntlocaties verkeersveiligheid

De meest genoemde knelpuntlocaties voor verkeersveiligheid komen overeen met de genoemde locaties voor het aspect bereikbaarheid. Aanvullend komt de voetgangersoversteek tegenover het station op de Stationsweg naar voren. Hier krijgen voetgangers vaak geen voorrang waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan.



Figuur 2.12: Overzicht aangegeven knelpunten verkeersveiligheid



Figuur 2.13: Overzicht aangegeven knelpunten parkeren

Knelpuntlocaties parkeren

Voor het aspect parkeren komt met name de situatie rond de Voorstraat en de Grote Bredeplaats naar voren. Het gaat daarbij veelal om de overlast door foutief geparkeerde auto's en een tekort aan parkeerplaatsen. Daarbij komt ook het tekort aan fietsparkeerplaatsen op en rond de Voorstraat als belangrijk knelpunt naar voren. Daarnaast wordt veelal de beschikbare parkeercapaciteit in het hele centrum van Harlingen nog als knelpunt genoemd. Door de beperkt beschikbare ruimte en de vele aanwezige functies kan niet iedere inwoner of bezoeker op korte afstand van de bestemming parkeren.

De aangegeven aandachtspunten uit de inventarisatie geven een goed beeld van wat er speelt onder de inwoners van Harlingen. De aangegeven punten zijn dan ook gebruikt om de hoofdlijnen van het toekomstig mobiliteitsbeleid op te stellen voor de komende periode. Het betreft echter een mobiliteitsvisie op hoofdlijnen met een concreet maatregelenpakket. De Mobiliteitsvisie is er niet op gericht om alle afzonderlijk aangegeven knelpunten te behandelen en op te lossen.

Terugkoppeling informatieavonden

Om te komen tot de mobiliteitsvisie zijn drie informatiebijeenkomsten gehouden met inwoners en ondernemers. Tijdens deze bijeenkomsten zijn de resultaten uit de enquête teruggekoppeld en is met de aanwezigen gediscussieerd over de knelpunten en mogelijke oplossingen. Het peilen van de meningen van de aanwezigen is op een interactieve wijze gedaan doormiddel van de Mentimeter. Ook deze input is uiteindelijk gebruikt bij het opstellen van de mobiliteitsvisie.







Tijdens de bewonersbijeenkomst is tijdens een interactieve sessie een aantal vragen gesteld. In bijgaande afbeeldingen zijn de resultaten samengevat.

Leefbaarheid Voorstraat en Grote Bredeplaats.

Uit zowel de enquêtes als de bijeenkomsten met de inwoners en Ondernemend Harlingen komt de situatie rond de Voorstraat en de Grote Bredeplaats veelvuldig naar voren. De knelpunten hebben betrekking op een groot aantal verschillende aspecten. Het gaat daarbij om:

- Beperkte parkeercapaciteit voor auto's en fietsen en veel foutparkeerders;
- Overlast door laden en lossen;
- Te weinig fietsparkeerplaatsen;
- Onduidelijkheid over inrichting (waar wel en niet parkeren);
- Erg druk met autoverkeer en laad- en losverkeer waardoor de situatie als onveilig en onprettig wordt ervaren;
- Toegankelijkheid van de winkels en voorzieningen door mindervalide verkeersdeelnemers;
- Routering van het verkeer (rijrichting Grote Bredeplaats).

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat met name tijdens de drukke momenten de ruimte te beperkt is voor zowel winkelend publiek (geparkeerde) auto's en fietsen en het laden en lossen. Bezoekers geven aan dat ze daardoor minder prettig verblijven in het centrumgebied.

Provincie Fryslân

De provincie Fryslân is als belangrijke stakeholder betrokken bij het opstellen van de mobiliteitsvisie. In de huidige situatie wordt met name de bediening van de bruggen (in het centrum en bij de sluis) als problematisch ervaren in relatie met verkeer en voetgangers gerelateerd aan de veerbootterminal. Automobilisten die door het centrum van Harlingen naar de veerbootterminal en het langparkeerterrein rijden, moeten soms meerdere malen voor een open brug wachten. Daardoor komt het regelmatig voor dat eilandbezoekers de boot missen. Dit geldt ook voor de voetgangers die vanaf het langparkeerterrein naar de veerbootterminal lopen. Ook deze groep heeft vaak te maken met brugopeningen en daardoor vertraging. Daarnaast wordt de verkeersafwikkeling in relatie met de huidige brugopeningen als knelpunt ervaren, ook voor het gebied ten noorden van het Van Harinxmakanaal.



3
BELEID EN ONTWIKKELINGEN

De Mobiliteitsvisie is opgebouwd vanuit het heden naar de gewenste toekomst. In het vorige hoofdstuk is ingegaan op de inventarisatie van de huidige situatie. Dit hoofdstuk gaat in op het relevante beleidskader van de gemeente en andere overheden. Vervolgens worden de relevante landelijke mobiliteitstrends bepaald. Daarna volgen de autonome ontwikkelingen, infrastructurele en ruimtelijke projecten waarvan besloten is deze de komende jaren uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie, het beleidskader en de ontwikkelingen vormen samen de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie voor Harlingen.

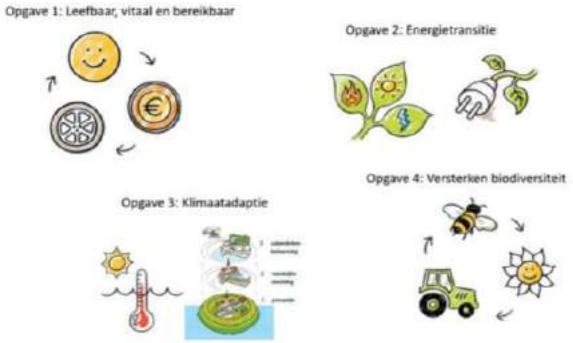




3.1 Relatie met de Omgevingsvisie

De mobiliteitsvisie wordt onderdeel van de op termijn door de gemeente Harlingen op te stellen Omgevingsvisie.
De startnota Nationale Omgevingsvisie benoemt de strategische opgaven voor het omgevingsbeleid:

1. Naar een duurzame en concurrerende economie;
2. Naar een klimaatbestendige en klimaatneutrale samenleving;
3. Naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving;
4. Naar een waardevolle leefomgeving.



De provincie Fryslân heeft op 5 februari 2019 de Ontwerp Omgevingsvisie 'De romte diele' vastgesteld met daarin vier opgaven:

1. Leefbaar, vitaal en bereikbaar
2. Energie transitie
3. Klimaatadaptie
4. Versterken biodiversiteit

Harlingen is in de Ontwerp Omgevingsvisie opgenomen als Stedelijk Centrum. Daarnaast wordt de veerhaven van Harlingen van belang geacht voor de veerverbindingen en de gastvrijheidseconomie van de Waddeneilanden.

Ook de gemeente Harlingen gaat een Omgevingsvisie opstellen met daarin de strategische opgaven. Het beleid uit de Omgevingsvisie wordt daarbij concreet uitgewerkt in het omgevingsplan en bijbehorend programma. Het programma spitst zich toe op een bepaald beleidsthema, in dit geval mobiliteit. De Mobiliteitsvisie is in de toekomst onderdeel van het beleidskader voor het omgevingsplan. Door bij het opstellen van het Mobiliteitsplan rekening te houden met de strategische opgaven en te verkennen hoe Harlingen er in toekomst voor staat op het gebied van mobiliteit, in combinatie een uitvoeringsagenda 2020-2025 kan het Mobiliteitsplan, op termijn zonder grote aanpassingen onderdeel uitmaken van de Omgevingsvisie.

3.2 Gewijzigde aanpak verkeersveiligheid

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het Rijk, de provincies, de gemeenten en de vervoerregio's hebben samen met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak bedacht en beschreven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Dit betreft het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Alleen door samen te werken kan de veiligheid in het verkeer worden verbeterd, waarbij eenieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kennis een bijdrage levert.

Het SPV 2030 kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Overheden willen samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en vervolgens inzetten op maatregelen om die risico's te verkleinen. Dit vraagt om een impuls voor verkeersveiligheidsbeleid waar het gaat om structurele aandacht, een proactief beleid en een brede samenwerking met partijen.

Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid.
Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. Veilige infrastructuur (geloofwaardige limieten, aanpassen infrastructuur en veilige bermen);
2. Heterogeniteit in het verkeer (snelheidsverschillen, massaverschil en nieuwe vervoersmiddelen);
3. Technologische ontwikkelingen (rijtaakondersteunende systemen, zelfsturende auto's en innovatie);

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten:

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, scootmobielen en tweewielers);
5. Onervaren verkeersdeelnemers (kinderen, beginnend bestuurder en nieuwe modaliteiten);

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag:

6. Rijden onder invloed (alcohol, drugs en combigebruik);
7. Snelheid in het verkeer (snelheidslimieten, veilige snelheid en geloofwaardige weginrichting);
8. Afleiding in het verkeer (smart functies, passagiers en muziek);
9. Verkeersovertreders (cameratoezicht, wet- en regelgeving en correctieve sancties).

Eerste resultaten risicoanalyse SPV 2030

In 2020 is gestart met een eerste risicoanalyse op basis van de systematiek van het SPV. Op dit moment wordt nog gewerkt aan de verdere uitwerking om de geconstateerde risico's en knelpunten te vertalen naar concrete maatregelen en deze vervolgens te prioriteren. De belangrijkste infrastructurele knelpunten zijn in deze mobiliteitsvisie nader beschouwd.



3.3 Klimaatakkoord

In het Klimaatakkoord zijn door de landelijke overheid ambitieuze doelen en afspraken vastgelegd om onder andere de mobiliteit te verschonen. Voor de Mobiliteitsvisie van de gemeente Harlingen betekent dit dat duurzaamheid een belangrijk onderwerp is om samen met inwoners, bedrijven en andere overheden invulling aan te geven. In het akkoord wordt onderscheid gemaakt in maatregelen die betrekking hebben op:

- Duurzame hernieuwbare energiedrager in mobiliteit;
- Elektrisch vervoer;
- Verduurzaming personenmobiliteit;
- Verduurzaming in logistiek.

Ook voor de gemeente Harlingen is het van belang dat gestreefd wordt naar een duurzame, toekomstvaste vorm van mobiliteit.

Tour de Force

De fiets is een gezond, betaalbaar en schoon vervoermiddel. Een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland, heeft zich verenigd in de Tour de Force. Bij de start van Tour de Force is de concrete ambitie geformuleerd: 20% meer fietskilometers in 2027. Om te werken aan deze ambitie worden onder andere de volgende maatregelen aangedragen waar de gemeente Harlingen via de Mobiliteitsvisie aan kan bijdragen:



- Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes;
- Optimaliseren overstap fiets-OV-fiets en auto-fiets;
- Gerichte stimulering van het fietsen.

3.4 Provinciaal verkeersbeleid

Het meest recente beleid van de provincie Fryslân is beschreven in het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2020 en deels in de Ontwerp Omgevingsvisie. De belangrijkste aspecten voor Harlingen zijn hierna samengevat.

Stimuleren van fietsverkeer

Ook op provinciaal niveau wordt duurzame mobiliteit als belangrijk thema gezien. Daarbij is het fietsverkeer samen met het OV een belangrijke pijler. Stimulering van fietsverkeer is daarbij belangrijk door in te zetten op verbetering van de fietsvoorzieningen en de fietsveiligheid.

Treinverbinding Harlingen - Leeuwarden

Voor Harlingen is opgenomen dat wordt gestreefd naar een evenwichtigere verdeling van de treinen richting Leeuwarden. Op dit moment rijden de treinen met een 25/35 verdeling waardoor de aansluiting op de intercity's in Leeuwarden richting de Randstad één maal per uur mogelijk is. De ambitie van de provincie is om tussen Leeuwarden en Harlingen-Haven een 30/30 verdeling van de treinen aan te houden zodat er twee maal per uur in Leeuwarden een overstapmogelijkheid ontstaat op de intercity. Daarnaast is vanaf 2021 de capaciteitsuitbreiding ten noorden van Zwolle gereed waardoor de stoptreinen vanuit Leeuwarden ook door kunnen rijden naar Zwolle. Voor verbindingen vanuit Leeuwarden en daarmee ook voor Harlingen, betekent dit een verbreding van de reismogelijkheden.

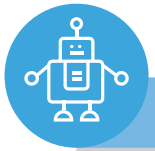
Capaciteitsuitbreiding Tsjerk Hiddessluizen

Door de provincie wordt de komende periode onderzocht op welke wijze de vervanging en de capaciteitsuitbreiding van de Tsjerk Hiddessluizen kan plaatsvinden. Het doel daarbij is om de vaarwegen voor de beroepsvaart geschikt te houden voor de grotere schepen waarbij sprake is van voldoende capaciteit.



3.5 Mobiliteitstrends

Op het gebied van mobiliteit zien we vijf landelijke trends en ontwikkelingen op ons afkomen. Twee daarvan zijn belangrijk voor de mobiliteitsvisie van Harlingen.



AUTOMATISCH:

Voertuigen krijgen steeds meer hulpmiddelen om de rijtaken te ondersteunen of (gedeeltelijk) over te nemen. Er worden eerst proeven gedaan met zelfrijdende voertuigen. De verwachting is dat binnen de periode van de mobiliteitsvisie (tot 2030) automatische voertuigen geen effect hebben, waarmee in deze mobiliteitsvisie rekening moet worden gehouden.

VERBONDEN



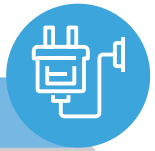
Door de digitalisering van de samenleving is het makkelijker om voertuigen met elkaar te laten communiceren. Op deze wijze weten we altijd en overal waar verkeersdeelnemers zijn en kan hier rekening mee worden gehouden. Een voorbeeld daarvan zijn iVRI's. Dit zijn verkeerslichten met extra antenne, waardoor ze kunnen communiceren met bussen of fietsers. Op die manier krijgt de richting van de bus groen en kan de bus direct doorrijden. Of fietsers die extra groen krijgen als het regent. Dergelijke complexe verkeersystemen zijn in Harlingen nog niet van toepassing.



GEDEELD

De tweede auto wordt een elektrische deelauto die met de buren in de straat wordt gedeeld. Met behulp van mobiele telefoons is het op een makkelijke wijze te regelen. Het biedt extra ruimte als er minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Binnen de gemeente Harlingen is op dit moment al een tweetal deelauto's aanwezig op het Havenplein. Deze voertuigen worden ook gebruikt door bewoners van de Waddeneilanden die op het vaste land een auto nodig hebben.

ELEKTRISCH



Gemeenten zijn bezig met het verschonen van het wagenpark. Dit ook vanuit duurzaamheid en het Klimaatakkoord. Daarnaast worden elektrische auto's meer beschikbaar en betaalbaar voor huishoudens. Harlingen moet een keus maken wat de gemeentelijke rol is om de daarvoor benodigde laadvoorzieningen te realiseren. De afgelopen jaren is hiervoor al een aantal laadvoorzieningen in de openbare ruimte gerealiseerd.



NIEUW

Er worden nieuwe voertuigen ontwikkeld, denk aan de speed-pedelec of een elektrische step. Hierbij is het zoeken naar de juiste plek op straat. Horen ze op de stoep, het fietspad of op de rijbaan? En waar worden ze geparkeerd? De elektrische fiets wordt steeds populairder. Het bereik wordt groter en steeds meer mensen gebruiken de elektrische fiets voor langere afstanden. Omdat hierdoor het realiseren van bredere fietspaden en voldoende en veilige fietsenstallingen belangrijker wordt, is dit relevant voor de mobiliteitsvisie.

3.6 Gehanteerde basisuitgangspunten

De mobiliteitsvisie beschrijft het beleid voor de komende tien jaar met een concreet uitvoeringsprogramma voor vijf jaar. Bij het opstellen van de mobiliteitsvisie zijn de volgende basis-uitgangspunten gehanteerd ten aanzien van de invulling op structuurniveau. Het betreft:

- De Veerbootterminal blijft op de huidige locatie liggen;
- Het langparkeren voor eilandbezoekers blijft aan de Noordzijde van het Van Harinxmakanaal geconcentreerd;
- Het langparkeren gerelateerd aan de Bruine Vloot blijft gesitueerd aan de zuidzijde van het centrum.

3.7 Autonome ontwikkelingen in Harlingen

Harlingen is continu in beweging en ook de komende jaren zijn de nodige ontwikkelingen gepland. De autonome ontwikkelingen zijn infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen waarvan reeds is besloten deze de komende jaren te realiseren.

3.7.1 Infrastructurele ontwikkelingen

De belangrijkste infrastructurele ontwikkelingen zijn hierna samengevat.

Op korte termijn:

1. Realisatie Fietspad Midlum – Wijnaldum
2. 'Optimaal benutten' beschikbare ruimte Voorstraat
3. Herinrichten Spoorstraat (na herontwikkeling Dukdalfterrein)

Op langere termijn:

4. Herinrichting Winamerdyk
5. Herinrichting Waddenpromenade en Oude Ringmuur
6. Uitbreiding langparkeerterrein (op korte termijn Witte Kas)

3.7.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

7. Woningbouw Dukdalfterrein
8. Ontwikkelingen Westerzeedijkgebied (inclusief entree)
9. Ontwikkelingen Nieuwe Willemshaven
10. Herontwikkeling Nieuw Trebol (appartementen)

11/12. Ontwikkeling levensloopbestendige woningen Midlum en Wijnaldum, ter vervanging van bestaande huurwoningen

13. Herontwikkeling plan Zuid
14. Ontwikkeling stationsgebied zuid (wonen en maatschappelijk)
15. Uitbreiding Oostpoort 3

De belangrijkste ontwikkelingen zijn hierna nader toegelicht.

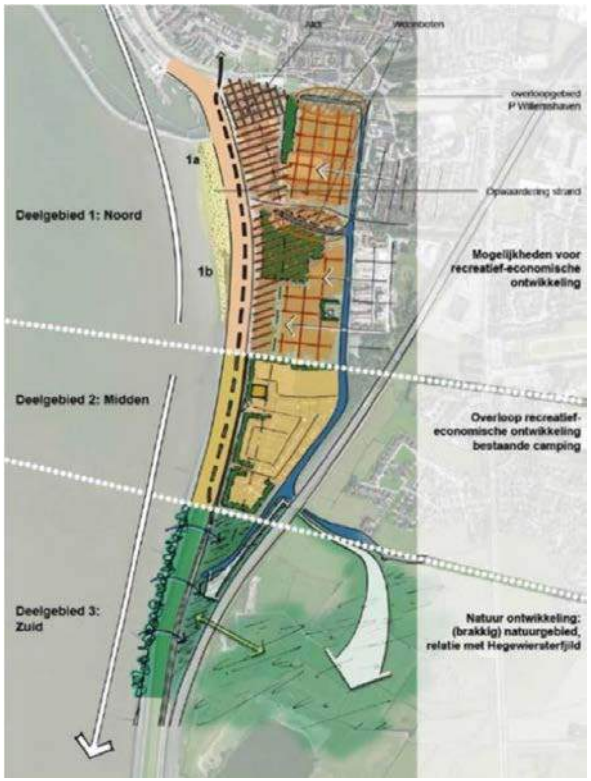


Figuur 3.1: Overzicht van de beoogde ontwikkelingen in Harlingen

Ontwikkelingen Westerzeedijkgebied

De gemeente is in 2018 gestart met een open planproces over de ontwikkeling van het Westerzeedijkgebied. Het gaat over het gebied tussen de Willemshaven, de Westerzeedijk, de N31 en Bolswardervaart en het spoor Harlingen-Leeuwarden. Het Westerzeedijkgebied is in te delen in drie deelgebieden met elk specifieke kenmerken:

- Noord: park voor inwoners van Harlingen, met ruimte voor recreatieve, maatschappelijke- en/of commerciële ontwikkelingen;
- Midden: parkzone langs de Westerzeedijk, met daarnaast ruimte voor dag- en/of verblijfsrecreatie;
- Zuid: overloop naar natuur, met (uitbreidings)ruimte voor de camping.



Figuur 3.2: impressie van de beoogde invulling van het Westerzeedijkgebied

Ontwikkelingen Nieuwe Willemshaven

De openbare ruimte van de Nieuwe Willemshaven is de afgelopen jaren opnieuw ingericht in combinatie met een aantal ontwikkelingen. Naar de toekomst toe moet de Nieuwe Willemshaven verder plaats bieden aan een jachthaven, ruimte voor cruiseschepen en andere toeristische invulling. Daarnaast moet het terrein meer ruimte bieden aan evenementen. Het gebied moet een invulling krijgen voor zowel toeristen van buitenaf als inwoners van Harlingen zelf.

Ontwikkelingen rond de Waddenpromenade

Het gebied rond de veerbootterminal op de Waddenpromenade is op dit moment met name ingericht om verkeer te faciliteren. De ruimtelijke kwaliteit en daarmee ook de verblijfskwaliteit is daarmee op dit moment niet optimaal. De Waddenpromenade is voor veel eilandbezoekers echter wel vaak de enige locatie die ze bezoeken in Harlingen. De Waddenpromenade vormt daarmee ook het visitekaartje van de stad.
De komende periode wordt de Waddenpromenade opnieuw ingericht. Dit in combinatie met de herinrichting van de Oude Ringmuur en de koppeling tussen het langparkeerterrein ten noorden van de Tsjerk Hiddessluizen.

Nieuwe schepen Rederij Doeksen

In 2020 neemt Rederij Doeksen twee nieuwe veerboten in dienst die het bestaande reserveschip Ms Midsland vervangen. De nieuwe schepen hebben een minder grote capaciteit dan de Ms Friesland die nu vast op de route tussen Harlingen en Terschelling vaart. De nieuwe schepen gaan frequenter varen met minder capaciteit waardoor de piekbelastingen op en rond de Waddenpromenade minder groot worden. Tijdens de maatgevende drukke momenten blijft de bestaande Ms Friesland (het schip met de grootste capaciteit) echter wel varen.



Ontwikkelingen Midlum en Wijnaldum

In Midlum en Wijnaldum worden in beide dorpen nieuwe levensloopbestendige woningen gerealiseerd. Dit ter vervanging van een aantal verouderde woningen.
Door het sluiten van de basisschool in Wijnaldum gaan de leerlingen grotendeels naar Midlum. Dit wordt nu nog deels met pendelvervoer geregeld. De realisatie van het nieuwe fietspad tussen Wijnaldum en Midlum moet een goed alternatief vormen om op de fiets te kunnen gaan.



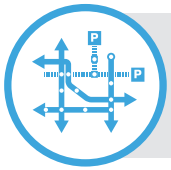


4
DOELEN EN AMBITIES

In het bestuursakkoord 2018 – 2022 zegt het college het volgende: "Het is belangrijk dat de stad, de dorpen en het buitengebied goed bereikbaar, veilig en leefbaar zijn. De veiligheid van fietsers en wandelaars staat daarbij voorop. Hierbij hoort een veilige, gebruiksvriendelijke en duurzame infrastructuur."
Leefbaar, bereikbaar, verkeersveilig en duurzaam. Dat zijn de kernwaarden waar de gemeente Harlingen zich in mobiliteitsvisie op richt.



Leefbaarheid



Bereikbaarheid inclusief parkeren



Verkeersveiligheid



Duurzaamheid

4.1 Leefbaarheid

Voor de gemeente Harlingen is de kwaliteit van de omgeving een belangrijk thema. Het gaat hierbij om zowel het centrum/de binnenstad, de woongebieden, de dorpen en het buitengebied.

Er is sprake van een goede leefbaarheid wanneer mensen zich prettig voelen op straat als ze er verblijven, maar ook wanneer ze van A naar B reizen.

Overlast kan ontstaan door autoverkeer, maar ook door andere vormen van vervoer, bijvoorbeeld motoren of landbouwverkeer in het buitengebied. Door de realisatie van de verdiepte N31 is de afgelopen periode al een forse verbetering ontstaan in de doorstroming voor het doorgaande autoverkeer. Daarbij is de overlast van het verkeer en de barrièrewerking van de N31 fors minder geworden.

Het centrumgebied als belangrijk aandachtspunt voor leefbaarheid

De Voorstraat, Grote Bredeplaats en het gebied rond de Prinsenstraat en het Havenplein zijn bij de inventarisatie naar voren gekomen als belangrijk aandachtsgebied. Met name voor de Voorstraat wordt daarbij aangegeven dat het op bepaalde momenten erg druk is met auto's, fietsen, laden- en lossen en de aanwezige terrassen. De Prinsenstraat wordt daarbij met name aangehaald als krap en onoverzichtelijk in relatie met de relatief grote hoeveelheid verkeer die door deze beperkte ruimte moet manoeuvreren.
De gemeente wil zich inzetten om de verblijfskwaliteit op deze locaties te verbeteren zodat het voor inwoners en toeristen prettiger wordt om hier te verblijven. Belangrijk aandachtspunt daarbij blijft uiteraard dat er een economisch vitaal en aantrekkelijk centrumgebied blijft bestaan.

Beperken doorgaand verkeer via Havenplein Prinsenstraat

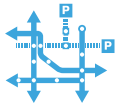
De route via de Havenweg en de Prinsenstraat wordt nog door relatief veel verkeer gebruikt. Uit het eerdere onderzoek naar reisgedrag en de routekeuze van de eilandbezoekers blijkt dat een groot deel van het verkeer vanaf de afsluitdijk via het centrum van Harlingen naar de veerbootterminal en het langparkeerterrein rijdt. Het betreft 48% van het verkeer vanaf de Afsluitdijk. Slechts 36% van dit verkeer maakt gebruik van de aangewezen route via de afslag Harlingen-Havens. Het overige verkeer rijdt via de centrale aansluiting en rijdt vervolgens ook via de route Prinsenstraat naar de Waddenpromenade.
Doel is om het verkeer op de route door het centrumgebied dat er geen directe bestemming heeft zoveel mogelijk te beperken. In de drukke zomerperioden, wanneer het in het centrum ook druk is, kan het gebruik van de juiste route door de eilandbezoekers leiden tot een reductie van enkele honderden auto's per dag door de Prinsenstraat.



Koppeling Waddenpromenade met centrumgebied

Het streven is om meer bezoekers van de Waddeneilanden naar het centrum van Harlingen te trekken. Dit is onder andere mogelijk door de relatie tussen de Waddenpromenade en het centrum te versterken en daardoor de bezoekers van de eilanden te verleiden om ook het centrum van Harlingen te bezoeken. Ook de verblijfskwaliteit op en rond de Waddenpromenade hoort hier bij. Op dit moment vervult de Waddenpromenade met name een verkeersfunctie. Bij de beoogde herinrichting wordt meer ingezet op het verbeteren van de verblijfskwaliteit. Daarbij wordt ook de Oude Ringmuur opnieuw ingericht, passend bij het beoogde 30 km/h regime.

Het uiteindelijke doel moet zijn dat de vakantie voor bezoekers van Vlieland en Terschelling al begint in Harlingen, Harlingen moet daarbij meer bieden dan alleen een parkeerplaats voor de auto om vervolgens zo snel mogelijk de boot te pakken.



Een leefbare binnenstad, ook voor mensen met een beperking

Gemeenten zijn verantwoordelijk om de samenleving 'inclusief' te maken, ook voor mensen met een beperking. Voor de openbare ruimte is het streven om te komen tot een toegankelijke omgeving, met zo min mogelijk hindernissen voor mensen met een lichamelijke of visuele beperking. Dit willen we graag oppakken, samen met onze inwoners.

4.2 Bereikbaarheid en parkeren

Een bereikbaar Harlingen, voor nu en in de toekomst voor zowel de auto, de fiets en het openbaar vervoer. Een belangrijk onderdeel van bereikbaarheid vormt daarbij ook het parkeren.

Het wegennet grotendeels op orde

Het wegennet van Harlingen is na de realisatie van de N31 en aansluitende wegenstructuur op orde en de bereikbaarheid voor het autoverkeer is op dit moment goed. De focus voor de bereikbaarheid ligt in de mobiliteitsvisie met name op het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen die ook bijdragen aan de leefbaarheid en de duurzaamheid binnen de gemeente Harlingen.

Alternatieve vervoerswijzen stimuleren

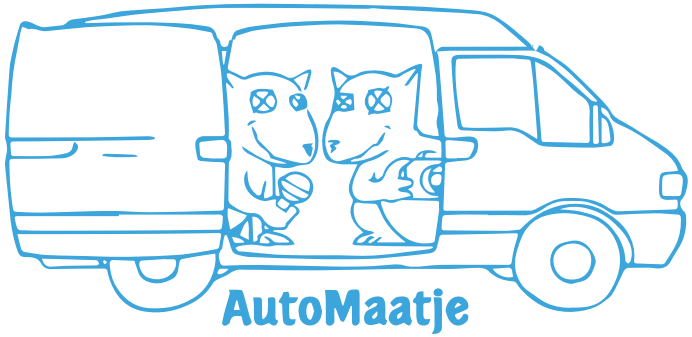
Doel is om inwoners en bezoekers van Harlingen te verleiden om meer gebruik te maken van de fiets of van het openbaar vervoer. Focus ligt daarbij op het gebruik van de fiets voor de ritten op korte afstand en het openbaar vervoer voor de ritten van- en naar Harlingen. Ook het stimuleren van carpoolen is daarbij een optie.
Binnen de gemeente Harlingenmoet het aantrekkelijk zijn om te wandelen en te fietsen. Het stimuleren van deze vervoerswijzen is daarbij niet alleen van belang voor noodzakelijke verplaatsingen maar ook voor de ontspanning. Wandelen en fietsen dragen sterk bij aan het bevorderen voor de gezondheid.

Het initiatief 'Charter for Walking' vraagt overheden om zich uit te spreken voor meer aandacht voor de voetgangers zodat de positie van de voetganger wordt verbeterd. Als gemeente zetten we hier ons graag ook inhoudelijk voor in.

Doel blijft om de huidige openbaar vervoervoorzieningen op peil te houden en waar mogelijk, in samenwerking met de provincie Fryslân, de openbaar vervoervoorzieningen verder te verbeteren. Belangrijk daarbij is ook de verbinding met de Randstad. De komende periode worden de overstapmogelijkheden voor de treinverbinding richting de Randstad in Leeuwarden verder verbeterd en komen er ook meer treinen tussen Leeuwarden en Zwolle te rijden.

Het faciliteren van specifiek openbaar vervoer in de vorm van een stadsdienst binnen Harlingen wordt niet als een reële optie gezien. Het reizigerspotentieel is hiervoor beperkt en de structurele kosten relatief hoog.

Voor de specifieke doelgroepen die wel afhankelijk zijn van openbaar vervoer wil de gemeente inzetten op het stimuleren van initiatieven waarbij met bijvoorbeeld vrijwilligers dit vervoer wordt verzorgd. Een voorbeeld hiervan is het initiatief AutoMaatje van de ANWB. Het vervoer wordt in dat geval verzorgd door vrijwilligers die tegen een geringe onkostenvergoeding met hun eigen auto plaatsgenoten die niet over een auto beschikken vervoeren. Een andere optie is dat dit bijvoorbeeld met een elektrische deelauto uitgevoerd kan worden.



Bereikbaarheid Kimswerda

Als meest genoemde knelpuntlocatie binnen de gemeente Harlingen komt de ontsluiting van het winkelcentrum Kimswerda op de Kimswerderweg naar voren. Op deze locatie komt tijdens de spitsperiodes relatief veel verkeer bij elkaar. Dit zorgt voor een moeizame verkeersafwikkeling en een onveilig gevoel onder met name fietsers en voetgangers.

Om dit op te lossen zijn infrastructurele maatregelen noodzakelijk. Daarbij dient ook goed gekeken te worden naar de beoogde uitbreiding van het terrein en de bijbehorende verkeersafwikkeling.

Parkeren

Parkeren als belangrijk onderdeel van bereikbaarheid

Parkeren is een belangrijk onderdeel van het aspect bereikbaarheid. Ten aanzien van het parkeren is er een aantal zaken waar de gemeente zich de komende periode op wil focussen. Hierna is nader ingegaan op deze verschillende aspecten.

Vigerend parkeerregime een goede basis

Het aangepaste parkeerregime op basis van de Nota Parkeerbeleid Harlingen 2016 functioneert op dit moment goed. Er is geen noodzaak om dit parkeerregime grondig te herzien. Wel wordt ingezet op het optimaliseren van het systeem en het faciliteren van de benodigde laadinfrastructuur voor elektrische voortuigen. Kleine (juridische) wijzigingen ten aanzien van parkeren en vergunningen worden jaarlijks vastgesteld doormiddel van de zogenaamde parkeerverordening.

Nota parkeernormen

Voor nieuwe ontwikkelingen die binnen de gemeente Harlingen plaatsvinden is de Nota Parkeernomen Harlingen van kracht. Als bij (her)ontwikkelingen in de binnenstad niet kan worden voldaan aan de gestelde verplichtingen om zelf te voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein, is het mogelijk om deze parkeereis af te kopen.
Afhankelijk van de mogelijkheden om extra parkeercapaciteit te creëren aan de randen van het centrum en de kosten hiervan, wordt ook gekeken naar de kosten per parkeerplaats en de relatie met de afkoopsom die nu nog gehanteerd wordt.

Parkeercapaciteit in- en rond het centrum

De parkeerdruk in- en rond het centrum is op dit moment relatief hoog.
Momenteel is op de Nieuwe Willemshaven en het parkeerterrein aan de Spoorstraat nog voldoende ruimte om te parkeren. Door de beoogde ontwikkelingen op de Nieuwe Willemshaven en de Westerzeedijk ontstaat er naar de toekomst toe een ander ruimtegebruik en ook een andere parkeervraag. Ook wanneer we meer ruimte in het centrumgebied willen creëren door bijvoorbeeld parkeerplaatsen te laten vervallen voor bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen of andere invullingen, is een alternatieve locatie voor het parkeren nodig.

De extra parkeercapaciteit moet gezocht worden aan de randen van het centrum. Parkeren blijven uitbreiden in het historische centrum is simpelweg niet meer mogelijk. De consequentie is echter wel dat bepaalde doelgroepen (langparkeerders) dan mogelijk op grotere afstand van de bestemming dienen te parkeren. Inzet is wel dat alternatieve parkeerruimte voorhanden is, alvorens eventuele parkeervoorzieningen in het centrumgebied worden beperkt.

Fietsparkeren

Een ander belangrijk aandachtspunt is het parkeren voor de fiets in het centrumgebied en de Waddenpromenade. Om het gebruik van de fiets te stimuleren wil de gemeente inzetten op voldoende en kwalitatief goede parkeerplaatsen voor de fiets. Daarbij wil de gemeente ook inzetten op variabele fietsparkeerplaatsen in het centrumgebied. Enerzijds om geschikte locaties te testen anderzijds om tijdens het zomerseizoen meer beschikbare fietsparkeerplaatsen te hebben. Dit is mogelijk met zogenaamde fietsvlonders. Hiervoor is reeds een eerste fietsvlonder aangeschaft om ervaring op doen.

Parkeren bezoekers Waddeneilanden

Als gemeente verwelkomen we graag ook de bezoekers van Vlieland en Terschelling die via Harlingen reizen. Dit zorgt voor de nodige uitdagingen als het gaat om verkeer en parkeren. De afgelopen jaren is in vrijwel de gehele gemeente al sprake van gereguleerd parkeren om de overlast voor inwoners te beperken.

Het blijft echter een uitdaging om specifiek in de piekperiodes voldoende parkeercapaciteit beschikbaar te hebben voor eilandbezoekers. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de periode rond Oerol. Uiteraard wil de gemeente Harlingen de eilandbezoekers graag verwelkomen en zorgen dat ze prettig in Harlingen kunnen parkeren. Dit wordt gedaan door de parkeerfaciliteiten te bundelen ten noorden van de Tsjerk Hiddessluizen. Hiervoor is het voornemen om dit terrein uit te breiden naar een aaneengesloten terrein van 11 hectare om voldoende ruimte te bieden.

Daarnaast is nog het doel om de parkeervraag te beperken door de eilandbezoekers te stimuleren gebruik maken van het openbaar vervoer. De treinverbinding via Leeuwarden en de busverbinding via de Afsluitdijk zijn hiervoor prima opties.

Parkeren voor gasten Bruine Vloot

Het huidige parkeerregime is er met name op gericht dat bezoekers van Vlieland en Terschelling niet langer dan een dag in 'op straat' in Harlingen kunnen parkeren en zijn aangewezen op het langparkeerterrein langs de Zuidwalweg.
Vanuit Harlingen vertrekken ook tientallen zeilschepen van de Bruine Vloot. Passagiers die meerdere dagen meevaren zijn ook aangewezen op het terrein voor langparkeren aan de Zuidwalweg. Het grootste deel van de schepen van de Bruine Vloot vertrekt vanaf het Dok of de Oude Buitenhaven. Dit is gelegen op relatief grote afstand van het langparkeerterrein. Op dit moment wordt echter vaak uitgeweken naar de particuliere autostallingen zoals het terrein aan de Westerzeedijk (BDS). Het voornemen is om het parkeren voor de Bruine Vloot aan de zuidzijde van Harlingen te handhaven. De gemeente wil de komende periode graag samen met de belangenbehartigers van de Bruine Vloot onderzoeken op welke wijze het parkeren het beste gefaciliteerd kan worden.







4.3 Verkeersveiligheid

De landelijke trend is dat de verkeersonveiligheid (aantallen ongevallen en slachtoffers) weer toeneemt. Vooral het aantal fietsers en voetgangers nemen hierin toe. Het gedrag van verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld bezig met de telefoon) veroorzaakt steeds vaker die onveiligheid. Natuurlijk zijn er in de openbare ruimte vaak nog kansen om de inrichting te verbeteren. De inventarisatie laat ook zien dat inwoners van Harlingen de verkeersveiligheid belangrijk vinden en daarvoor een aantal knelpuntlocaties aangeven.

De afgelopen jaren is er al veel energie gestoken in het aanpassen van de weginrichting bij de wegencategorisering. Er is nog een aantal locaties waar de inrichting nog niet volledig is aangesloten bij het gebruik van de weg. Zo wordt bijvoorbeeld de Spoorstraat (na realisatie van de nieuwbouw op het oude Dukdalfterrein) ingericht met vrijliggende fietsvoorzieningen. Inzet blijft ook de komende jaren om de infrastructuur verder te optimaliseren in combinatie met bijvoorbeeld gepland onderhoud.



Naast het verminderen van het aantal slachtoffers moet ook het gevoel van verkeersonveiligheid worden verminderd. Beïnvloeding van het verkeersveiligheidsgedrag is daarvoor nodig en zal meer aandacht moeten krijgen. Dat aspect komt ook als belangrijk aandachtspunt naar voren in het Strategisch Plan Verkeerveiligheid.

Verkeerseductie en voorlichting worden al door de gemeente Harlingen gefaciliteerd. Samen met de provincie Fryslân wordt er ook de komende periode gewerkt om de verkeersveiligheid binnen de gemeente te verbeteren. Daarbij worden de aandachtsgebieden uit de het Strategisch Plan Verkeersveiligheid verder uitgewerkt.

Handhaving als belangrijk onderdeel voor de verkeersveiligheid

In de huidige situatie zet de politie al sterk in op de handhaving. Het voornemen is om samen met de politie te blijven handhaven en daarbij gericht te kijken naar de locaties en situaties die hiervoor aanleiding geven.



4.4 Duurzame ontwikkelingen stimuleren

In het kader van het klimaatakkoord en de landelijke en regionale omgevingsvisie is duurzaamheid een belangrijk begrip. Voor het aspect mobiliteit is de verduurzaming ook een belangrijk aandachtspunt. Het gaat daarbij niet alleen om het schoner worden van het wagenpark door bijvoorbeeld elektrische auto's. Het gaat ook in het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer. Maatregelen die duurzaam zijn, hebben vaak een breder effect. Zo draagt het stimuleren van het fietsverkeer niet alleen bij aan de duurzaamheid, maar ook aan de leefbaarheid en bereikbaarheid. De gemeente zet zicht in op de volgende zaken:

- Voldoende laadpalen (gebaseerd op een strategische aanpak op basis van dichtheid en gebruik). Dit is een traject wat samen met de provincie is gestart;
- Stimuleren van schone deelauto's;
- Stimuleren van wandelen en gebruik fiets en openbaar vervoer.

Daarnaast worden de ontwikkelingen in de verduurzaming van de mobiliteit de komende periode verder gevolgd en waar nodig worden aanvullende maatregelen getroffen om deze ontwikkelingen te faciliteren en/of te stimuleren.







5
MAATREGELEN



De beschreven doelen en ambities voor de thema's zoals beschreven in hoofdstuk 4 vormen de stip op de horizon voor het jaar 2030. De maatregelen voor de eerste vijf jaar zijn vertaald naar een concreet uitvoeringsprogramma. Doel is om na vijf jaar de stand van zaken te evalueren en waar nodig de visie bij te stellen.

5.1 Leefbaarheid

Het grootste aandachtspunt voor de leefbaarheid is de te beperkte ruimte in en rond de Voorstraat. Het volledig afsluiten van de Voorstraat voor autoverkeer lijkt voor Harlingen nog geen reële optie. Er zijn winkels en voorzieningen aanwezig waarvoor het wenselijk is om met de auto in de buurt te kunnen parkeren voor een kort boodschapje.

Beperken parkeerduur Voorstraat

De parkeerdruk op de Voorstraat is op dit moment relatief hoog. De maximale parkeerduur bedraagt nu een uur. Het voorstel is om de parkeerduur op de Voorstraat en de aanloopgebieden (Simon Stijlstraat, Kleine Bredeplaats en Vismarkt te beperken tot 30 minuten. Op deze wijze kan worden voorkomen dat bezoekers te lang parkeren op de Voorstraat. Bezoekers die langer willen winkelen kunnen dan verderop parkeren. (Maatregel L1)



Routering verkeer Voorstraat en Grote Bredeplaats

Met name voor bevoorradingsverkeer in de Voorstraat is het lastig om de Voorstraat te verlaten via de Kleine Bredeplaats of de Vismarkt. Daarom wordt voorgesteld om de rijrichting op de grote Bredeplaats te wijzigen zodat het vrachtverkeer de Voorstraat makkelijk kan verlaten. Dit gebeurt in de praktijk nu ook al, maar wordt op deze wijze gereguleerd. (Maatregel L2)

Afsluiten Grote Bredeplaats voor autoverkeer in zomerseizoen

Om meer (terras-)ruimte te creëren in het kader van de COVID-19 uitbraak is in het centrum van Harlingen al een aantal maatregelen getroffen. Eén van deze maatregelen betrof het afsluiten van de Grote Bredeplaats.
Het voornemen is om deze maatregel in de zomerseizoenen verder voort te zetten. In deze periode vervult de Grote Bredeplaats met name een horecafunctie met de aanwezige terrassen. Om het verblijf hier prettiger te maken en meer ruimte te bieden aan fietsers en voetgangers wordt voorgesteld om de Grote Bredeplaats in het zomerseizoen af te sluiten voor autoverkeer. Het afsluiten is uitgezonderd het bevoorradingsverkeer, ook vanaf de Voorstraat. (Maatregel L3)

Pilot afsluiten Voorstraat voor autoverkeer

De beschikbare ruimte op de Voorstraat is beperkt. Zeker in het zomerseizoen wanneer er veel toerisme is in Harlingen. Tijdens een aantal grote evenementen in het zomerseizoen is de Voorstraat al afgesloten voor autoverkeer. Het voornemen is om de komende jaren een pilot te doorlopen met het afsluiten van de Voorstraat voor autoverkeer tijdens de zomervakantie. In de ochtenduren blijft de Voorstraat bereikbaar met de auto en voor de bevoorrading van winkels. De uitwerking zal samen met ondernemers plaatsvinden. Belangrijk is dat de er na de pilot een evaluatie plaatsvindt om te kunnen bepalen of en op welke wijze de maatregelen gecontinueerd worden. (Maatregel L4)

Venstertijden voor laden en lossen

Om de overlast van laden- en lossen tijdens de drukke winkelmomenten is het voornemen om venstertijden in te stellen. Over de exacte uitwerking van de venstertijden is nader overleg nodig met de ondernemers en de belangenorganisaties. (Maatregel L5)

Beperken verkeer via route Prinsenstraat

Uit onderzoek blijkt dat een deel van het verkeer (gerelateerd aan het bezoek van de Waddeneilanden), gebruik maakt van de route Prinsenstraat Havenplein. Dit verkeer dient eigenlijk gebruik te maken van de aansluiting Midlum/Harlingen Havens. Voorgesteld wordt om eerst met 'zachte maatregelen'

het doorgaande verkeer door de Prinsenstraat te beperken. Dit kan enerzijds de aanwezige bewegwijzering langs de N31 te optimaliseren en anderzijds meer weerstand te creëren op de route door het centrum.
Daarnaast wordt met behulp van de adressering van de parkeervoorziening (locatie P1) zoveel mogelijk gestuurd op de noordelijke route vanaf de A31.
Een optie voor een fysieke knip om het voor doorgaand verkeer onmogelijk te maken om gebruik te maken van de Prinsenstraat is op dit moment niet mogelijk. Voor het lokale verkeer zijn er geen acceptabele alternatieve routes beschikbaar om binnen de stad van 'noord naar zuid' te komen zonder gebruik te maken van onwenselijke routes. (Maatregel L6)



Herinrichting Waddenpromenade en Oude Ringmuur

In combinatie met de Waddenpromenade wordt Oude Ringmuur opnieuw ingericht. Ten zuiden van de Tsjerk Hiddessluizen wordt de weg afgewaardeerd naar een weg met maximumsnelheid van 30 km/h waar het verblijfskarakter te benadrukken. Daarnaast de gewijzigde inrichting voor een minder aantrekkelijke route via de Prinsenstraat. De nadere uitwerking is ook afhankelijk van de nodige maatregelen in het kader van het aanpassen van de primaire zeewering (waar de Oude Ringmuur onderdeel van uitmaakt. Dit aspect wordt opgepakt met een integrale gebiedsvisie.

Belangrijk is wel dat het herinrichten van de Waddenpromenade en de Oude Ringmuur op niet al te lange termijn kan plaatsvinden. Mogelijk al vooruitlopend op benodigde maatregelen voor de waterkering. Het voorstel is om hiervoor een risicoanalyse uit te voeren en inzichtelijk te krijgen of de herinrichting al kan worden uitgevoerd vooruitlopend op de mogelijke maatregelen voor de waterkering.
De Waddenpromenade en de Oude Ringmuur zijn het visitekaartje van Harlingen en voor bezoekers van de eilanden vaak de enige plek van Harlingen die ze zien. De herinrichting verdient daarbij dan ook prioriteit bij de uitvoering. (Maatregel L7)

Koppeling versterken tussen Waddenpromenade en centrumgebied

De herinrichting van de Waddenpromenade en het ontmoedigen van doorgaand verkeer door de Prinsenstraat zorgt tevens voor de versterking van het gebied tussen de Waddenpromenade en het centrum. Doel daarbij is om meer eilandbezoekers te verleiden om ook het centrum van Harlingen te bezoeken.

Toegankelijkheid binnenstad

Een nader onderzoek op welke wijze de binnenstad van Harlingen toegankelijker gemaakt kan worden voor de mensen met een beperking (Maatregel L8)





5.2 Bereikbaarheid

Fietsparkeren in het centrum

Een belangrijk aandachtspunt is het tekort aan fietsparkeerplaatsen in het centrumgebied. Het gaat daarbij met name om de Voorstraat. Het fietsparkeren op de Voorstraat wordt verder uitgebreid, Het voorstel is om dit te doen door het toepassen van zogenaamde fietsvlonders. Door te experimenten op welke locaties deze parkeerplaatsen het meeste worden gebruikt, kunnen fietsparkeerplaatsen eventueel definitief worden gerealiseerd. Wordt een locatie niet gebruikt, dan kan een andere plek worden gezocht. Een ander bijkomend voordeel van een fietsvlonder is dat ze bijvoorbeeld ook alleen in het zomerseizoen geplaatst kunnen worden. Als in het winterseizoen bijvoorbeeld weer meer behoefte is een parkeerplaats, kan de fietsvlonder overwinteren op de gemeentewerf. De eerste fietsvlonder ligt inmiddels in het centrum. (Maatregel B1)

Fietsers als belangrijke spil in bereikbaarheid

Het gebruik van de fiets moet verder gestimuleerd worden. Om dit te bewerkstelligen is gedacht om de fietsers op de rotondes binnen de bebouwde kom voorrang te geven boven het autoverkeer. Voorwaarde daarbij is wel dat de rotondes binnen de bebouwde kom van Harlingen goed worden ingericht waarbij het voor automobilisten ook duidelijk is dat fietsers voorrang hebben. Daarnaast is het belangrijk om deze voorrangsregels consistent toe te passen op alle rotondes binnen de bebouwde kom van de gemeente Harlingen. Alleen door een goede inrichting en een consequente wijziging van de voorrangssituatie van alle rotondes binnen de bebouwde kom, kan de maatregel op een verkeersveilige wijze worden doorgevoerd. In Harlingen zijn echter twee rotondes vlakbij het spoor gelegen. Wanneer de voorrangssituatie voor fietsers op deze rotondes wordt aangepast is er te weinig vrije ruimte aanwezig tussen de voorrangssituatie van de rotonde en de overweg. Prorail noemt dit de 'valstriksituatie'. Hierdoor kan het voorkomen dat (vacht)verkeer staat te wachten op de spoorwegovergang terwijl een trein nadert. Zonder ingrijpende maatregelen is het omdraaien van de voorrangssituatie voor fietsers op deze rotondes daarom niet mogelijk. Daarom wordt voorgesteld om deze maatregel op korte termijn nog niet door te voeren.

De belangen van fietsers achten we echter wel van groot belang. Zeker ook bij nieuwe ontwikkelingen en beoogde herontwikkelingen. Om deze belangen al in een vroeg stadium bij de planvorming scherp te krijgen en te houden, wordt voorgesteld om periodiek met de fietsersbond te overleggen om samen de fietskwaliteit binnen de gemeente Harlingen te verbeteren. (Maatregel B2)



Aanpassen ontsluiting Kimswerda

Om de ontsluiting van Kimswerda op een robuuste en verkeersveilige wijze te verbeten zijn infrastructurele maatregelen noodzakelijk. In samenwerking met de eigenaar van Kimswerda en de omgeving wordt nader onderzocht op welke wijze de ontsluiting kan plaatsvinden. Ook in relatie met de mogelijke uitbreiding van de winkelvoorzieningen. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de bereikbaarheid van Kimswerda voor fietsverkeer en de bijbehorende oversteekbaarheid van de Kimswerderweg. (Maatregel B3)

Langparkeren eilandbezoekers en Bruine Vloot

Voor de eilandbezoekers wordt de parkeercapaciteit aan de Zuidwalweg de komende tijd structureel uitgebreid. Het voornemen daarbij om al het eilandgerelateerde parkeren aan de noordzijde van de Tsjerk Hiddessluizen te faciliteren en een totale parkeeroppervlakte te creëren van 11 hectare. De wijze van ontsluiten wordt nader uitwerkt. Zie ook paragraaf 5.5. (Maatregel B4)

Voor de Bruine Vloot wordt nader onderzocht op welke wijze het parkeren het beste gefaciliteerd kan worden. Op korte termijn kan dit nog plaatsvinden op het terrein aan de Westerzeedijk. Voor een structurele oplossing is een nadere uitwerking nodig, ook in combinatie met de verdere ontwikkeling van het Westerzeedijkgebied. Het streven is om de parkeercapaciteit voor de Bruine Vloot aan de zuidzijde van Harlingen te (blijven) faciliteren. (Maatregel B5)

Openbaar vervoer en vraagafhankelijk vervoer

Doel is om het bestaande openbaar vervoer binnen de gemeente Harlingen te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Voor de specifieke doelgroepen die niet beschikken over een eigen auto, maar wel behoefte hebben aan (lokaal) vervoer, wordt een traject opgezet waarbij dit mogelijk met vrijwilligers tegen een geringe vergoeding kan worden geregeld. Inmiddels is de service in 68 gemeenten beschikbaar. Doordat de ANWB haar kennis, software en training en materiaal gratis beschikbaar stelt, kan de gemeente zonder grote investeringen deze vervoersservice opzetten. (Maatregel B6)

Verbeteren bewegwijzering parkeren (routering)

Binnen de gemeente is op dit moment op een aantal locaties dagparkeren aanwezig. Door het aanpassen en het toevoegen van bebording wordt het voor incidentele bezoekers van Harlingen duidelijker waar ze een dag kunnen parkeren. (Maatregel B7)

Uitbreiden parkeercapaciteit randen centrumgebied

De parkeerdruk in het centrum is hoog. De exacte parkeerdruk is op dit moment echter niet bekend. Belangrijk daarbij is om inzicht te krijgen in de huidige parkeerdruk en de gewijzigde vraag naar de toekomst toe, rekening houden met de beoogde ontwikkelingen. Onderdeel van de maatregelen vorm het nader inzichtelijk maken van de parkeerdruk voor het centrumgebied (Maatregel B8)

Daarnaast is het in het kader van de leefbaarheid en het ruimtegebruik mogelijk dat het aantal parkeerplaatsen in het kernwinkelgebied wordt beperkt om meer ruimte te bieden aan het fietsparkeren. Voorwaarde hiervoor is wel dat er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in de omliggende gebieden. In het historische centrum zelf is het realiseren van extra parkeercapaciteit eigenlijk niet meer mogelijk. De nadruk ligt dan ook aan op het uitbreiden van de parkeercapaciteit aan de randen van het centrum.

De komende periode wordt nader onderzocht op welke wijze extra parkeercapaciteit aan de randen van het centrum kan worden gerealiseerd. Dit is ook afhankelijk van de ontwikkelsnelheid van de Nieuwe Willemshaven en het Westerzeedijkgebied. De meest voor de hand liggende optie is om in ieder geval de parkeergarage onder de Waddenpromenade te kunnen gebruiken voor bezoekers en bewoners van het centrumgebied en deels te onttrekken aan de mogelijkheid voor het langparkeren van de eilandbezoekers. Daarnaast wordt nog onderzocht in hoeverre parkeercapaciteit aan de oostzijde (ter hoogte van de Midlumerlaan) gerealiseerd kan worden. (Maatregel B9)

Stimuleren OV-gebruik eilandbezoekers

Bijna 80% van de eilandbezoekers reist met de auto naar de Harlingen. Het doel is om meer bezoekers te verleiden om gebruik te maken van het openbaar vervoer en daardoor het autogebruik te beperken. Dit zorgt voor minder verkeers- en parkeerdruk in Harlingen. Uit het onderzoek naar het huidige reisgedrag blijkt dat maar een beperkt percentage dat nu met de auto komt mogelijk in de toekomst met een ander vervoermiddel naar Harlingen komt. Omdat het gaat om relatief grote reizigersstromen is het echter wil interessant genoeg om samen met de vervoerders en eilandgemeenten te overleggen in hoeverre de combinatie van openbaar vervoer en de boottocht verder gepromoot kan worden. (Maatregel B10)

5.3 Verkeersveiligheid

5.3.1 Infrastructurele maatregelen

Fietsverbinding Wijnaldum-Midlum

In 2020 wordt het fietspad tussen Midlum en Wijnaldum gerealiseerd. Deze fietsverbinding wordt met name aangelegd om een korte fietsroute van Wijnaldum naar de basisschool in Midlum te faciliteren. (Maatregel V1)

Herinrichting Spoorstraat

Na het afronden van de bouwwerkzaamheden op het oude Dukdalfterrein wordt de Spoorstraat opnieuw ingericht. In de huidige situatie rijden de fietsers op de rijbaan (deels op fietsstroken). In de plansituatie worden vrijliggende fietspaden gerealiseerd. Op deze wijze wordt aangesloten bij een duurzaam veilige weginrichting. (Maatregel V2)

Herinrichting Winamerdyk

De Winamerdyk zal in combinatie met onderhoud de komende periode worden aangepast. Daarbij wordt in het ontwerp ook rekening gehouden met een verkeersveilige inrichting, passend bij het gebruik van de weg. (Maatregel V3)

Fietsvoorzieningen route Industrieweg - Hermesweg

Via de route Industrieweg-Hermesweg rijdt relatief veel verkeer naar De Spiker en omstreken. Er is ook nog wel sprake van relatief veel fietsverkeer. De Industrieweg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg maar er zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Het realiseren van vrijliggende fietspaden zal naar verwachting lastig inpasbaar zijn door de vele in en uitritten. Het toepassen van fietsstroken kan fietsers echter wel een eigen plek geven en daardoor bijdragen aan de verkeersveiligheid. Dit kan worden opgepakt in combinatie met periodiek onderhoud. (Maatregel V4)

Fietsverbinding Achlum – Harlingen

Op de Ludingaweg tussen Achlum en Harlingen is in bepaalde perioden relatief veel landbouwverkeer aanwezig in combinatie met (schoolgaande)fietsers. Dit levert in het kader van de verkeersveiligheid een onwenselijke situatie op.

De komende periode wordt nader onderzocht of samen met de gemeente Waadhoeke tussen Achlum en Harlingen een vrijliggende fietsroute gerealiseerd kan worden. Het meest voor de hand liggend daarbij is om de route aan te sluiten op de Achlumerdijk zodat op deze wijze de voorzieningen en scholen in Harlingen bereikt kunnen worden. Op deze wijze is een fietspad langs de gehele Ludingaweg tot aan de Kanaalweg niet noodzakelijk. Aandacht daarbij vraagt ook de verdere doorkoppeling van deze route richting Franeker. (Maatregel V5)

Herinrichting Westerzeedijk

De komende periode wordt de invulling van het westerzeedijkgebied verder uitgewerkt en het is daarbij wenselijk om daarbij ook de inrichting van de Westerzeedijk mee te nemen. Belangrijk daarbij is dat een duidelijke overgang van de komgrens zichtbaar wordt en dat het wegprofiel binnen de bouwde kom aansluit bij de inrichting voor een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Deze maatregel is deels al uitgevoerd. De overige wegdelen worden meegenomen bij de verdere ontwikkeling van het gebied. (Maatregel V6)

Snelheidsremmende maatregelen Sibadaweg

Op de Sibadaweg geldt een maximumsnelheid van 30 km/h. Door de aanwezigheid van asfaltverharding en een lange rechtstand ligt de snelheid van het autoverkeer relatief hoog. Op de Sibadaweg worden daarom drempels en een plateau aangebracht en wordt daarnaast de overgang van 50 km/h naar 30 km/h verduidelijkt. (Maatregel V7)

Snelheidsremmende maatregelen Botterweg

De Botterweg is ook uitgevoerd in asfaltverharding zonder dat er nog snelheidsremmende maatregelen aanwezig zijn. Tussen de Galjoenweg en de Achlumerdijk worden daarom aanvullende snelheidsremmende maatregelen toegepast. (Maatregel V8)

Obstakels beperken voor fietsers en voetgangers

Een deel van de fietsongevallen wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van obstakels, bijvoorbeeld fietspaaltjes. Voorgesteld wordt om het toepassen van obstakels tot een minimum te beperken en alleen toe te passen wanneer dit

echt noodzakelijk is. Samen met de fietsersbond wordt onderzocht of het aantal obstakels nog verder kan worden verminderd. (Maatregel V9)

5.3.2 Uitwerking SPV, verkeerseducatie en gedragscampagnes

Op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt de komende periode verder ingezet op verkeerseducatie en gedragscampagnes voor de kwetsbare doelgroepen. Dit gebeurt binnen de gemeente op dit moment ook al en zal samen met de belangengroepen de komende periode verder worden gecontinueerd en uitgebouwd. Daarbij wordt meegewerkt aan landelijke en provinciale initiatieven. (Maatregel V10)

5.3.3 Blijven inzetten op handhaving

Doel blijft ook om de komende periode te blijven handhaven op de belangrijkste zaken die met name gerelateerd zijn aan verkeersveiligheid. Het gaat hierbij om te hoge snelheid en fout geparkeerde auto's waardoor het zicht en de doorgang worden belemmerd. (Maatregel V11)

5.4 Duurzaamheid

Een aantal maatregelen in het kader van duurzaamheid zoals het stimuleren van het fietsgebruik en het openbaar vervoer, dragen ook bij aan een betere leefbaarheid en bereikbaarheid en zijn reeds beschouwd in de eerdere paragrafen. Specifiek voor het aspect Duurzaamheid wordt de komende jaren ingezet op het faciliteren van duurzame initiatieven in de vorm:

- Stimuleren alternatieve vervoerswijzen (overlap met andere thema's);
- Faciliteren van deelauto-initiatieven vanuit de markt. (Maatregel D1);
- Faciliteren van de benodigde laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Daarbij wordt elektrificatie en het gebruik van de reeds aanwezige laadpalen beschouwd en waar nodig worden wordt aanvullende laadinfrastructuur gefaciliteerd. Belangrijk daarbij is dat niet alleen maar op basis van een willekeurige vraag een laadpaal wordt geplaatst in de openbare ruimte. De komende periode wordt daarvoor een strategische aanpak voor het plaatsen van laadpalen opgesteld. Dit is een aanbestedingstraject dat samen met de provincie Fryslân wordt doorlopen. (Maatregel D2)

5.5 Integrale uitwerking langetermijnvisie havengebied

In de mobiliteitsvisie is een aantal ontwikkelingen en maatregelen opgenomen die een relatie hebben met de eilandbezoekers. Het betreft daarbij deel maatregelen voor de kortere termijn.

Om de verkeersstromen van de bezoekers van de eilanden naar de toekomst toe goed te faciliteren, en daarbij ook de kwaliteitsbeleving van de toeristen te verbeteren is een integrale benadering nodig die een nadere uitwerking vergt.

Daarbij is het belangrijk dat de aspecten integraal en op een breed niveau worden beschouwd, rekening houdend met de ontwikkelingen op lange termijn in de omgeving. Dit betreft een hoger abstractieniveau dan het uitgagspunt dat voor de mobiliteitsvisie gehanteerd is.

Aspecten die van belang zijn bij deze nadere uitwerking zijn:

- Ontwikkelingen van de haven, waterkering en sluisverbreding;
- Eilandparkeren, routing en ontsluiting van het langparkeerterrein;
- Transfers tussen parkeerterrein en terminal;
- Bagagevervoer tussen parkeerterrein en terminal;
- Herinrichting van de Waddenpromenade en de Oude Ringmuur.

Deze nadere uitwerking wordt de komende periode samen met de verschillende stakeholders verder opgepakt. Zoals eerder ook al aangegeven is het daarbij wenselijk dat de herinrichting van de Waddenpromenade en de Oude Ringmuur niet te lang op zich laten wachten. Het gaat hier om het visitekaartje van Harlingen. Daarom wordt als onderdeel van deze uitwerking een risicoanalyse uitgevoerd om inzichtelijk te maken of de herinrichting kan worden uitgevoerd, vooruitlopend op de mogelijke aanpassingen aan de primaire zeewering waar het gebied onderdeel van uitmaakt.

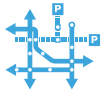
5.6 Totaaloverzicht van de maatregelen

Bijgaande tabel geeft een totaaloverzicht van de voorgestelde maatregelen. De locatiegebonden maatregelen zijn daarbij ook op de kaart weergegeven.





Nr	Locatie	Omschrijving
Maatregelen leefbaarheid		
L1	Voorstraat, Kleine Bredeplaats, Vismarkt en Simon Stijlstraat	Maximale parkeerduur tot 30 min
L2	Grote Bredeplaats	Omdraaien toegestane rijrichting (huidig richting oost wijzigen in richting west)
L3	Grote Bredeplaats	Afsluiten voor autoverkeer in het zomerseizoen, m.u.v. laad en losverkeer tijdens de venstertijden
L4	Voorstraat	Pilot voor afsluiten Voorstraat tijdens de zomervakantie
L5	Voorstraat en aanloopgebieden	Invoeren venstertijden voor bevoorradend vrachtverkeer
L6	Havenplein -Prinsenstraat	Beperken doorgaand autoverkeer door bewegwijzering in routekeuze navigatiesystemen
L7	Waddenpromenade en Oude Ringmuur	Risicoanalyse voor versnelde uitvoering, vooruitlopend op mogelijke maatregelen waterkering. Vervolgens uitvoering.
L8	Binnenstad Harlingen	Onderzoek toegankelijkheid mindervaliden
Maatregelen bereikbaarheid en parkeren		
B1	Voorstraat en Grote Bredeplaats	Uitbreiden fietsparkeervoorzieningen. Deels testen met 'tijdelijke' fietsvlonders
B2	Gehele gemeente	Periodiek overleg met fietsersbond over belangen fietsverkeer
B3	Aansluiting Kimswerda	Aanpassen ontsluiting winkelcentrum
B4	Zuidwalweg	Uitbreiden terrein langparkeren en nader onderzoek naar ontsluitingswijze
B5	Westerzeedijkgebied	Onderzoek naar structurele parkeercapaciteit Bruine Vloot
B6	Gehele gemeente Harlingen	Opzetten project AutoMaatje ANWB
B7	Centrum Harlingen	Verbeteren bewegwijzering (dag)parkeren
B8	Centrum Harlingen	Onderzoeken Parkeerdruk
B9	Randen centrumgebied	Onderzoek naar nadere uitbreidingsmogelijkheden voor (lang)parkeren
B10	Landelijk	Informeren eilandbezoekers op OV mogelijkheden, samen met vervoerders en eilanden
Maatregelen verkeersveiligheid		
V1	Midlum-Wijnaldum	Realisatie nieuwe fietsverbinding
V2	Spoorstraat	Herinrichting met vrijliggende fietspaden
V3	Winamerdyk	Herinrichting in combinatie met onderhoud
V4	Industrieweg-Hermesweg	Nader onderzoek naar inpassing fietsstroken of vrijliggende fietspaden
V5	Ludingaweg	Onderzoek naar realiseren vrijliggende fietsstructuur tussen Achlum en Harlingen via Achlumerdijk
V6	Westerzeedijk	Herinrichting met duidelijke weginrichting binnen de bebouwde kom (deels uitgevoerd)
V7	Sibadaweg	Realiseren aanvullende snelheidsremmende maatregelen
V8	Botterweg	Realiseren aanvullende snelheidsremmende maatregelen
V9	Gehele gemeente Harlingen	Beperken obstakels voor fietsers en voetgangers
V10	Gehele gemeente Harlingen	Permanente voortzetting van verkeerseducatie en gedragsbeïnvloedingscampagnes (aansluiten bij de regio)
V11	Gehele gemeente Harlingen	Permanente inzet op gerichte doelmatige handhaving door Politie
Duurzaamheid		
D1	Gehele gemeente Harlingen	Faciliteren deelauto-initiatieven vanuit de Markt
D2	Gehele gemeente Harlingen	Faciliteren benodigde laadinfrastructuur (afhankelijk van gebruik en ontwikkeling elektrificatie)









Goudappel Coffeng

Sorpedreigsdijk 4 | 7417 BJ Deventer

Dr. Ruytenlaan 543 | 1011 AC Amsterdam
Anna van Buerenplein 46 | 2595 DA Den Haag
Emmasingel 15 | 5611 AZ Eindhoven
E. HavenSchmidtweg 2 | 8914 BC Leeuwarden

+31(0) 570 666 222
Goudappel@goudappel.nl

www.goudappel.nl